Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10840**

19. Wahlperiode 13.06.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Pascal Meiser, Jörg Cezanne, Fabio De Masi, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/10438 –

Entwicklungsdarlehen für den Airbus A 380

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem offiziell angekündigten Produktionsstopp des A 380 am 14. Februar 2019 wird über die Rückzahlung der Entwicklungsdarlehen diskutiert, die durch die Anteilseigner Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien aufgebracht worden sind. Im Jahr 2018 wies Airbus eine Gesamtsumme der Darlehen in Höhe von 4,22 Mrd. Euro aus (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article189108755/A380-So-haften-die-Steuerzahler-fuer-das-Ende-des-Riesen-Airbus.html). Allein die Darlehen für den A 380 beziffert die Bundesregierung mit 3 Mrd. Euro. Der deutsche Anteil betrug rund 943 Mio. Euro, die verbleibende Restschuld (Stand: 31. Dezember 2018) wird mit 630 Mio. Euro angegeben (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/9481). Hingewiesen wird dort – wie auch auf Ausschussdrucksache 19(9)288 – auf Vertragsbedingungen zur Verzinsung und Rückzahlung, in denen Airbus bei „Absatzschwierigkeiten“ und bei „Programmabbruch“ ein Anspruch auf Rückforderung gezahlter Zinsen und noch nicht getilgter Darlehenstranchen eingeräumt wird. Zusätzlich ist eine erfolgsabhängige Rückzahlung vereinbart worden, so dass die Restschuld nicht getilgt werden müsste.

Der langfristige strukturpolitische, technologische Nutzen sowie die positiven Beschäftigungseffekte von Airbus stehen außer Frage. Ebenso ist der Abbruch des A-380-Programms kein Beleg für industriepolitisches Versagen per se. Dies entlässt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller aber nicht aus ihrer Verantwortung, keine Verträge zu Lasten Dritter (über den Bundeshaushalt abgewälzt auf alle Bürgerinnen und Bürger) zu formulieren und abzuschließen. Solch ein Vorgehen ist nach Auffassung der Fragesteller insbesondere deshalb unverständlich, weil genau solche Konditionen seit 15 Jahren in den WTO-Streitfällen zwischen den USA (Boeing) und der EU (Airbus) ständig problematisiert werden (www.tagesschau.de/wirtschaft/wto-subventionen-airbus-101.html). Auch der Hinweis der Bundesregierung, die volle Risikoübernahme gegenüber dem ERP-Sondervermögen, aus dem das A-380-Darlehen finanziert wurde, sei durch eine Verwaltungsvereinbarung notwendig gewesen, ist kein hinreichender Grund, die weitgehende Risikoübernahme auf den Kreditnehmer (Airbus) auszuweiten (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 24 und 25 auf Bundestagsdrucksache 19/9481 und Seite 2/3 auf Ausschussdrucksache

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 6. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

19(9)288). Insbesondere nicht für einen Konzern mit einem Umsatz von 75,2 Mrd. US-Dollar, einem Gewinn von 4,2 Mrd. US-Dollar und Börsenwert von 104,2 Mrd. US-Dollar im Jahr 2018.

1. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Abfassung des Darlehensvertrages mit Airbus externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Anwaltskanzleien zur Rechtsberatung und Vertragsabfassung einbezogen worden?

   Wenn ja welche, zu welchem Zeitpunkt, für welche Bereiche, und mit welcher Vergütung?

2. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung über die Vertragspassage der „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit“ des Darlehens und deren mögliche Konsequenzen bei der Vertragserstellung eine Diskussion innerhalb der Bundesregierung und mit Regierungsvertretern aus Frankreich, Großbritannien und Spanien über deren Konditionen bei der Vergabe ihrer Entwicklungskredite für den A 380 (wenn ja, bitte nach Zeitpunkt, Hauptbeteiligten und Diskussionsverlauf bzw. Kernpositionen aufschlüsseln)?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Hat die Bundesregierung eine eigenständige Risikobewertung zum Absatz des A 380 und zur Rückzahlung des Darlehens durchgeführt bzw. durch externe Gutachter durchführen lassen?

   Wenn ja, durch wen, mit welchem Ergebnis, und welcher Vergütung?

   Wenn nein, warum nicht, und verlässt man sich generell auf die Aussagen von Airbus bzw. deren Unternehmensführung?

4. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Vertragspassagen zur „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit“ formuliert, und ist diese implizite Risikoübernahme auch jenseits von Darlehensverträgen mit Airbus üblich (wenn ja, bitte ähnliche Fälle, Summen und mögliche Ausfälle der Kreditrückzahlung auflisten)?

   Wenn nein, warum wurde dies beim Entwicklungsdarlehen für den A 380 und andere Modelle explizit so festgelegt?

Die Fragen 1 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Die Förderung ziviler Flugzeugprogramme ist mit anderen Förderinstrumenten der Bundesregierung nicht vergleichbar.

Nach der Entscheidung, die Entwicklung des Großraumflugzeugs A380 zu unterstützen, ist innerhalb der Bundesregierung erörtert worden, wie die Teilfinanzierung der Entwicklungskosten auch vor dem Hintergrund der geltenden EU-Konvergenzkriterien haushaltsschonend dargestellt werden kann. Bei der Konzeption der Finanzierung hat sich die Bundesregierung vom Mandatar des Bundes PricewaterhouseCoopers (PwC), bzw. der Vorläufergesellschaft C & L Deutsche Revision, begleiten lassen, wobei PwC gemäß dem damals geltenden Mandatarvertrag vergütet worden ist. Die Ausgestaltung der gewählten Darlehensform entsprach dabei den im Großflugzeugabkommen von 1992 zwischen den USA und der EU vereinbarten Grundsätzen. Die im Darlehensvertrag enthaltenen Regelungen sind gemeinsam von der Bundesregierung und Airbus unter Zuhilfenahme des Mandataren des Bundes formuliert worden. Frankreich, das Vereinigte Königreich und Spanien haben mit Bezug auf das A380-Darlehen separate vertrauliche Verträge mit Airbus geschlossen. Belastbare Informationen zu den Vertragsdetails der einzelnen Staaten liegen der Bundesregierung nicht vor.

In dem Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags vom 6. März 2019 (vgl. Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 22/19) ist umfassend über die Darlehensverträge von (mittelständischen) Zulieferunternehmen zum A380 berichtet worden. Während der gesamten Förderjahre zeichnete sich lediglich mit Blick auf die im Zusammenhang für die Entwicklung des A380 gewährten Darlehen ein Risiko für einen Ausfall der Darlehensrückzahlungen ab.

Darüber hinaus ist Rolls Royce Deutschland ein Darlehen in Höhe von rund 67 Mio. Euro zur Teilfinanzierung der Entwicklungskosten des Triebwerkprojekts BR 725 aus dem ERP-Sondervermögen gewährt worden. Das ERP-Sondervermögen ist von den Risiken des Darlehens per Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium der Finanzen, freigestellt. Das Darlehen wird vertragsgemäß bedient.

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Aufnahme der Passagen zur „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit“ diskutiert worden, dass bei zu geringen Bestellungen und einem Produktionsstopp das Darlehen faktisch zur Subvention wird, was stetiger Streitpunkt in den WTO-Verfahren zwischen Boeing (USA) und Airbus (Europa) ist?

   Wenn nein, warum ist der nach Ansicht der Fragesteller offensichtliche Zusammenhang den Partnern trotz jahrzehntelanger Verfahren bei der Vertragskonstruktion „egal“ gewesen?

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Darlehensvertrags bestand zwischen der EU und den USA ein Großflugzeugabkommen von 1992. Der Darlehensvertrag entspricht den dort vereinbarten Grundsätzen. Dieses Großflugzeugabkommen wurde durch die USA gekündigt. Im Nachgang haben die USA das WTO-rechtliche Verfahren eingeleitet. In diesem Verfahren wurde die rechtliche Zulässigkeit von verzinslichen und bedingt rückzahlbaren Darlehen (Reimbursable Launch Investment – RLI) nicht grundsätzlich in Abrede gestellt. Dies gilt auch für das damit verbundene Risiko eines Zahlungsausfalls. Allerdings wurde festgestellt, dass die konkrete ursprüngliche Ausgestaltung des Darlehens nicht mit WTO-Recht vereinbar ist.

6. Inwiefern ist nach Auffassung der Bundesregierung die parlamentarische Kontrolle und Transparenz zur Aufklärung möglicher Fehler und Vermeidung künftiger Probleme bei der Vergabe von Darlehen gewahrt, wenn sich der Darlehenscharakter durch den Programmabbruch explizit auflöst – mit Folgewirkungen auf das laufenden WTO-Verfahren – und genau mit diesem Hinweis dann keine detailliierteren Auskünfte mehr gegeben werden (siehe die Antwort zu den Fragen 17 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 19/9481)?

Die Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen werden veröffentlicht. Deshalb ist bei der Beantwortung von Kleinen Anfragen der Schutz von als Verschlusssache eingestuften Dokumenten zu berücksichtigen. Der parlamentarischen Kontrollfunktion ist im vorliegenden Fall umfassend durch den Bericht des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags vom 6. März 2019 (vgl. Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 22/19) sowie das Berichterstattergespräch vom 21. Februar 2019 Rechnung getragen worden.

7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der weitere Zeitplan des laufenden WTO-Verfahrens, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem vorläufigen Abschluss?

In dem gegen die EU wegen Subventionen für Airbus angestrengten WTO-Streitverfahren (DS 316) haben die USA nach der Entscheidung des Berufungsgremiums der WTO (Appellate Body) das Schiedsverfahren zur Ermächtigung von Sanktionen gegen die EU wieder aufgenommen. Die Bundesregierung rechnet in diesem Verfahren mit einer Entscheidung im Sommer 2019, voraussichtlich im Juli. Die EU hat parallel zu dem Schiedsverfahren ein zweites sog. Compliance-Verfahren eingeleitet, um feststellen zu lassen, dass die EU sich aufgrund verschiedener von den Airbusländern ergriffenen Anpassungsmaßnahmen mittlerweile im Einklang mit WTO-Recht befindet. Insoweit rechnet die Bundesregierung mit einer Entscheidung gegen Ende 2019.

8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem aktuellen Fall für die künftige Darlehensvergabe?

   Sind vertragliche Änderungen geplant, und wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

9. Ist bei der laufenden juristischen Prüfung der Entscheidung zur Produktionseinstellung des A 380 (siehe Antwort zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 19/9481), zu den Tilgungspflichten (siehe Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/9481), möglichen Forderungen an Airbus durch die Bundesrepublik Deutschland (siehe Antwort zu Frage 26 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) und umgekehrt (siehe Antwort zu Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) die gleiche anwaltliche Rechtsberatung eingebunden, die möglicherweise bei der Vertragserstellung tätig war?

   Wenn ja, sieht die Bundesregierung hier einen Interessenskonflikt, bzw. wie wird er konkret vermieden?

Die derzeit mandatierte Rechtskanzlei ist während der Vertragserstellung nicht für die Bundesregierung tätig gewesen. Ein Interessenkonflikt liegt demnach nicht vor.

10. Warum werden weiter bedingt rückzahlbare Darlehensverträge (Reimbursable Launch Investments) für Airbus genutzt (Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) angesichts der langfristigen Entwicklungen von Umsatz und Gewinn des Konzerns und der WTO-Verfahren zur „Rechtmäßigkeit“ genau dieser Instrumente?

11. Lässt sich aus Sicht der Bundesregierung das Risiko bei den Entwicklungskosten neuer Modelle von Airbus möglicherweise über längerfristige Darlehen bzw. andere Finanzierungsformen und Fördermittel solider abfedern als über „erfolgsabhängige“ Rückzahlungsmodalitäten?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Das Instrument der anteiligen Finanzierung der Entwicklungskosten von Airbus-Flugzeugmodellen durch verzinsliche und bedingt rückzahlbare Darlehen (Reimbursable Launch Investment – RLI) ist ein in der EU etablierter und gut entwickelter Mechanismus. Die WTO hat die Rechtmäßigkeit von RLI als Förderinstrument grundsätzlich bestätigt (siehe Antwort zu Frage 5).

Das A380-Programm ist das einzige Airbus-Programm, bei dem ein vorzeitiger Produktionsstopp erklärt werden musste. Die anderen Programme sind aufgrund der Marktentwicklung (vorliegende Bestellungen) nicht mit dem A380-Programm vergleichbar. Tilgung und Zinszahlungen für das A350XWB-Darlehen laufen bisher zufriedenstellend. Nach dem derzeitigen Auslieferungsplan wäre das Darlehen an die Airbus Operations GmbH im Jahr 2028 und die Darlehen an die Ausrüster im Jahr 2023 getilgt. Auch bei allen anderen Verträgen zur Finanzierung von Flugzeugprogrammen (A300, A310, A320, A330/A340) hat Airbus die Zahlungs- und sonstigen Ansprüche des Bundes abschließend erfüllt. Aus dem vorzeitigen Produktionsstopp des A380 lassen sich insofern keine generellen Schlussfolgerungen betreffend die Geeignetheit von RLI als Förderinstrument ziehen.

Die Bundesregierung wird sich zu den Modalitäten neuer Förderungen mit Airbus auseinandersetzen, wenn die Förderung ein neues Entwicklungsprojekts beantragt wird. Derzeit liegt der Bundesregierung ein solcher Antrag nicht vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333